

Laurent GALLOIS
Délégué syndical d'établissement
RER RATP

Lettre ouverte

Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le 23 janvier 2013

Monsieur le ministre,

Je viens de prendre connaissance de la feuille de route transmise à Monsieur le Président-Directeur général de la RATP, en date du 17 décembre 2012.

La lecture de celle-ci, me laisse dubitatif sur plusieurs sujets, sujets auxquels je vais dans ce courrier vous apporter mon avis d'agent du terrain, conducteur de train depuis 24 ans, et responsable syndical à l'UNSA RATP.

De plus, vous aviez répondu par l'affirmative le 08 novembre 2012 sur le plateau d'I-Télévision, à ma proposition de vous informer de la réalité de la situation, situation vécue au quotidien par les usagers et salariés des transports ferroviaires.

Le transport ferroviaire est un élément fondamental pour l'économie de la région d'Ile-de-France, il doit être une priorité pour les responsables politiques, pour une meilleure cohésion sociale.

Longtemps délaissé, le réseau ferroviaire est en grande partie vétuste, celui-ci n'a pas eu depuis des années l'entretien nécessaire au maintien d'une qualité d'offre de transport digne de ce nom. La Cour des Comptes l'a dénoncé le 16 avril 2008, dans son rapport sur la SNCF << côté investissements, la Cour souhaite une priorité plus forte donnée à l'entretien par rapport à l'extension du réseau, notamment la création de lignes TGV, coûteuses et pas toujours rentables, jusqu'ici "chouchoutées". >>.

A cela s'ajoute des matériels vieillissants qui occasionnent des pannes à répétition. Une fois ce constat fait, il faut se donner les moyens pour pallier à cette situation.

Votre approche des difficultés rencontrées sur les lignes de RER, aurait dû avant toute chose, se faire avec une concertation la plus large possible.

Cette écoute est primordiale, comme il est mentionné page 18 du rapport parlementaire numéro 4458 (Le défi du RER : placer les usagers au centre du système) :

<< Une écoute plus attentive des usagers, des personnels et des élus s'avère impérative. La commission a acquis la conviction que certaines des remarques de bon sens qu'ils ont exprimées devant elle, méritent d'être autrement considérées>>.

Vous faites mention de votre attachement important et tout particulier à la réalisation des objectifs contenus dans le contrat signé, entre l'opérateur RATP et le STIF.

Certains objectifs sont purement utopiques, ils ne sont que théoriques, le terrain nous rappelle vite à la raison, à la réalité.

Différents exemples pour vous démontrer chiffres à l'appui, du fossé qui ne cesse de se creuser entre les décisionnaires et la réalité de la situation.

Régularité des lignes A et B du RER pour les années de 2008 à 2011, avec comme objectif 96%.

- RER A : 88,5 %, 89,1 %, 83,3 %, 86,4 %.
- RER B : 84,0 %, 83,0 %, 82,9 %, 83,3 %

Un autre exemple, celui de la volonté de vouloir faire passer un certain nombre de trains dans le tronçon central des lignes A et B du RER.

La ligne A du RER, a comme objectif de faire circuler 30 trains à l'heure de pointe.

La moyenne du nombre de trains passée à l'heure de pointe sur les 5 dernières années (2007/2011), est de 24,86.

La ligne B du RER, où il est prévu fin de cette année, de faire circuler 32 trains à l'heure de pointe, 20 trains de la ligne B et 12 de la ligne D.

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres exemples sont à votre disposition.

Il faut savoir que la circulation des trains sur une ligne, horaires, contenu de la mission d'un train, (train direct, omnibus), etc. est planifiée dans un document appelé : Graphique horaire.

Ce graphique horaire résulte des éléments théoriques susmentionnés,

Les conséquences de cette gestion théorique, sont pour les usagers contre-productives.

- Train omnibus qui devient direct.
- Train supprimé.
- Train qui ne va pas au bout de sa mission prévue.

Il faut impérativement avoir une politique d'offre de transport qui soit réaliste, afin après avoir pris en considération tous les critères de faisabilité, de construire un Graphique horaire rationnel, pour offrir un service à la hauteur des attentes légitimes des usagers.

Vous mentionnez que les indicateurs de régularités pour cause internes ne sont pas à la hauteur des espérances, sur les lignes A et B du RER.

L'espérance n'est pas une politique volontaire d'amélioration des transports, il nous faut la provoquer.

Subodorer qu'essentiellement les causes internes sont la conséquence des dysfonctionnements des transports, n'est pas exhaustif dans l'analyse du sujet dans son intégralité. En plus des causes de dysfonctionnement susmentionnées, l'aménagement du territoire dans son ensemble est un facteur prépondérant et non gérable par les opérateurs.

Le réseau express régional d'Île-de-France est arrivé à saturation, du fait de l'évolution des bassins géographiques d'habitations et d'emplois. L'obligation de s'éloigner de la capitale, conséquence de l'augmentation des loyers et des prix des logements à Paris et dans sa petite couronne, se traduit par des temps de transport domicile/travail de plus en plus longs. Anticiper la demande de transport qui résulte de

la construction de logements en nombre important, de l'implantation d'entreprises et autres, est un impératif. Ce n'est pas une fois les chantiers terminés, que l'on doit se préoccuper des moyens pour s'y rendre.

Afin d'avoir un aperçu de l'évolution du trafic sur certaines gares, en millions de voyages, voici quelques exemples de comparaison avec les chiffres de l'année 2006 et 2011 :

Ligne A du RER :

- Gare de Nanterre-Préfecture : 20,906/23,053
- Gare de La Défense : 32,289/34,605
- Gare de Châtelet-les-Halles : 32,229/34,051
- Gare de Lyon : 36,229/39,050
- Gare Val d'Europe : 2,282/3,161
- Gare Chessy-Marne la Vallée : 3,946/4,579

Ligne B du RER :

- Gare du Nord : 52,556/56,316
- Gare de Châtelet-les-Halles : 22,04/23,823
- Gare de Cité Universitaire : 4,323/6,359
- Gare de Croix de Berny : 0,856/2,832
- Gare de Massy-Palaiseau : 6,119/8,479

Ces exemples nous démontrent, s'il en est besoin, la nécessité d'avoir une réelle politique d'aménagement du territoire, une politique où l'ensemble des parties prenantes soient acteurs dans les décisions prises.

Vous faites référence à la nécessité d'un travail coordonné entre les deux opérateurs de la ligne B du RER, objectif auquel je souscris pleinement. Malheureusement le constat est amer à la lecture du dossier afférant au rapprochement des deux co-exploitants de cette ligne.

Le projet d'organisation commune dédiée à l'exploitation de la ligne B, aurait dû contenir trois axes indissociables :

- 1.
Quantifier et déterminer une à une, les causes de perturbations :
Les infrastructures (voies, signalisation, etc.), la réglementation, le manque de personnel à certain endroit, le matériel, l'offre de transport, etc.
Pour ce premier point, le retour d'expérience est là pour nous aider. L'interopérabilité est en service depuis plus de trois ans, source d'une meilleure compréhension des deux entités.
- 2.
Une fois quantifiées et déterminées les causes de dysfonctionnement, il faut les réduire.
Ce point est prioritaire, le préventif plutôt que le curatif est la base de toute politique responsable.

On ne peut prétendre supprimer tous les dysfonctionnements, c'est pour cette raison qu'il faut une réactivité optimum dans les traitements des incidents.

Cette réactivité est primordiale, afin de limiter l'effet domino sur l'ensemble de la ligne, voire sur plusieurs lignes suivant le lieu de l'incident. (Voir le 07 novembre 2012).

- 3.

Avoir une harmonisation de la gestion de la ligne B du RER en situation perturbée, voire fortement perturbée.

Cette gestion est primordiale, il faut une adaptation commune du plan de transport, une amélioration des prises de décision, des mises en œuvre de stratégies communes lors d'incidents, avoir une vision transversale et partagée de celle-ci.

Une équipe RATP/SNCF/RFF au service des usagers et de la qualité de service, une information voyageurs cohérente, une vision ligne tout simplement.

Le projet d'organisation commune RATP/SNCF/RFF dédiée à l'exploitation de la ligne B, manque cruellement d'ambition pour cette ligne.

L'information des voyageurs, est comme vous le mentionnez, un élément important, et ce surtout en situation dégradée.

Je vous rappelle que j'ai moi même déposé une alarme sociale sur ce sujet. Alarme sociale déposée en décembre 2008, avec comme titre : << Carence au niveau de l'information des voyageurs, lors d'incident d'exploitation>>.

Au jour d'aujourd'hui, nous connaissons de grosses lacunes sur ce thème, les évènements du 07 novembre 2012 sur la ligne B, sont là pour nous le rappeler.

Qu'elle soit visuelle, sonore, l'information voyageurs doit être réactive en cas d'incident. Des informations précises et claires, afin de permettre aux usagers de modifier éventuellement leur trajet, de ne pas se retrouver bloqués en ligne, etc.

Votre encouragement à la poursuite de la modernisation du métro, dans la continuité de l'automatisation des lignes de métro, est un choix politique.

Dans la conjoncture actuelle, où l'emploi est la priorité du gouvernement, avoir comme objectif la suppression de postes est difficilement compréhensible, sans oublier le coût financier, qui je vous le rappelle a été d'environ 850 millions d'euros pour la ligne 1 du métro.

Ce choix de société à venir, où l'automatisation remplace au fil du temps les salariés, avec comme finalité des cotisations sociales en baisse, un chômage en augmentation, n'est pas la ligne politique pour laquelle j'ai apporté mon vote au Président de la République.

L'autre conséquence, se concrétise sur le terrain par une désertification des espaces publics de transport. Entre l'automatisation des ventes de titre de transport et celle de la circulation des trains, nous nous orientons vers une déshumanisation des services publics.

L'ouverture progressive du marché Francilien, n'est pas au regard des différents exemples dans d'autres filières, source d'une amélioration pour les usagers, que ce soit en terme d'offre de service ou de prix.

La séparation des activités du gestionnaire d'infrastructures et de l'opérateur de transport n'a pas été couronnée de succès à la SNCF, avec la création de RFF. Preuve en est de la volonté de vouloir revenir en arrière sur ce choix.

Pourquoi vouloir continuer cette politique à la RATP ?

La mise à concurrence des services publics avec le système privé, ne peut être compatible avec le service public à la Française, service public auquel nous sommes attachés.

Cela ne nous dédouane aucunement d'améliorer nos prestations, afin de répondre à une demande en constante évolution des usagers. Evolution qui résulte des changements tant sur le plan des déplacements professionnels que de celui des loisirs.

Il va de soi que ces changements ne peuvent se faire qu'avec un dialogue social en amont, digne de ce nom.

Le Grand Paris doit apporter les réponses aux demandes de demain, avec entre autre la grande ceinture appelée à son origine ORBITALE (organisation régionale du bassin intérieur des transports annulaires libérés des encombrements), permettant aux usagers de ne plus être dans l'obligation de rentrer dans Paris pour des trajets de banlieue à banlieue.

Les annonces sur les grands projets de la région et de l'état ne laissent pas une place assez importante à la modernisation du réseau existant.

Le rattrapage suite au manque d'investissement (infrastructures, matériels) doit être aussi une priorité. Il faut une corrélation entre les deux, pour une meilleure dynamique du territoire. Lier les deux oui, ne se focaliser que sur les grands projets peut avoir un résultat contre productif.

Le projet de la desserte de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaule par le consortium : RATP/SNCF/RFF/Aéroport de Paris, est aussi un choix politique. Améliorer la desserte de cet aéroport via les lignes existantes, avec un investissement conséquent sur celles-ci, pourrait améliorer les conditions de transport de l'ensemble des usagers de ce secteur.

Le dialogue social au sein de mon entreprise n'est pas celui que vous décrivez dans votre lettre de mission. Les alarmes sociales avec des constats de désaccords s'accumulent, nos interpellations restent lettre morte.

Je suis pour une vision contractuelle du syndicalisme, mais pour cela il faut être deux, syndicats/direction. La responsabilité de chacun est d'autant plus importante au regard des conséquences pour les usagers dues aux mouvements sociaux, qui résultent d'un dialogue social en déperdition.

Ce n'est que dans un esprit de respect et d'écoute que des relations sociales constructives peuvent s'établir dans mon entreprise, dans notre pays.

Les entreprises de transport ferroviaire se doivent d'être irréprochables en terme de sécurité ferroviaire. Nous ne pouvons attendre qu'une catastrophe se produise, pour qu'enfin le nécessaire soit fait.

Le dialogue social, doit prendre toute sa place lorsque des sujets concernent la gestion ferroviaire. L'exploitation des lignes de RER ne peut être compatible avec une gestion aléatoire, une gestion au coup par coup.

En termes de politique d'entreprise, le curatif sur le matériel, les infrastructures, trouve rapidement ses limites. Les conséquences peuvent être lourdes pour les usagers, usagers auxquels nous devons un service à la hauteur de leurs attentes.

Comment expliquer cette nouvelle politique ? Rentabilité accrue ne serait t'elle pas la réponse ?

Il est encore temps de changer d'orientation politique.

Les conséquences sur le terrain deviennent préoccupantes, des trains circulant avec des dysfonctionnements signalés en amont, et laissés en circulation, occasionnent des stationnements en ligne suite à des avaries sur le matériel.

Stationnements qui peuvent aller jusqu'à l'immobilisation totale d'un train, avec comme seule solution, le secours apporté par le train suivant qui va le pousser.

Cet exemple n'est pas exhaustif, d'autres sont à votre disposition.

Le retour d'expérience est-il toujours d'actualité ? Pourtant celui-ci est fondamental, afin de ne pas revivre des situations dangereuses pour les usagers et agents.

A agir de la sorte, tous les facteurs pour revivre des évacuations spontanées sont créés.

Le préventif doit être le socle de toutes entreprises de transport.

Gardez en mémoire, Monsieur le Ministre, que les agents d'exploitation subissent de plein fouet les conséquences sur le terrain des éléments susmentionnés portés à votre connaissance.

Je finirai par cette fable de Monsieur Jean de la Fontaine :

Une Montagne en mal d'enfant

Jetait une clameur si haute,

Que chacun au bruit accourant

Crut qu'elle accoucherait, sans faute,

D'une Cité plus grosse que Paris :

Elle accoucha d'une Souris.

Quand je songe à cette Fable

Dont le récit est menteur

Et le sens est véritable,

Je me figure un Auteur

Qui dit : Je chanterai la guerre

Que firent les Titans au Maître du tonnerre.

C'est promettre beaucoup : mais qu'en sort-il souvent ?

Du vent.

Pourquoi cette fable ? Elle nous rappelle l'attention particulière que nous devons porter aux effets d'annonces. La déception des usagers est à la hauteur des attentes d'amélioration annoncées par les responsables des transports.

L'exemple de la suppression de la relève conducteurs à la Gare du Nord, est significatif.

En 2007, une étude réalisée par Egis Rail (avec le concours de la SNCF et de la RATP) a montré que la suppression des relèves conducteurs, pourraient entraîner à elle seule un

gain de régularité de 20 % et un meilleur service que le doublement du tunnel entre les gares de Châtelet et Gare du Nord (page 119, du rapport parlementaire susmentionné). Après plus de trois ans de mise en place de l'interopérabilité, le constat est sévère quant aux objectifs théoriques prévus concernant la régularité.

Au fil des années, mon travail avec des associations d'usagers, des élus, des urbanistes de différents secteurs géographiques d'I-D-F, se concrétise par un climat de confiance réciproque.

Ce travail a pour objectif d'être entendu des décisionnaires, afin d'améliorer le quotidien de millions de Franciliens.

Attachons-nous, Monsieur le Ministre, à construire l'avenir des transports, avec toutes les parties prenantes.

La considération de chacun est la base d'un travail qui se doit d'être constructif et objectif.

Je reste à votre disposition afin, si vous le souhaitez, de vous apporter le retour d'expérience des agents du terrain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Laurent GALLOIS

Monsieur Frédéric CUVILLIER
Ministre délégué chargé des Transports
De la mer et de la pêche.
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard saint-Germain
75007 Paris.